



ProDuna – a magyarországi IWT promóciós szervezet létrehozása

STATUS QUO JELENTÉS

Munkahelyteremtés és képzés

Tevékenység:	WP3 – Munkahelyteremtés és szakképzés	
Szerző:	Dátum:	Verziószám:
Sajgó Nikoletta	2011.09.28.	0.1
Sajgó Nikoletta	2011.12.20	0.2
Sajgó Nikoletta	2012.01.11	0.3

TARTALOMJEGYZÉK

1	Rövidítések Jegyzéke	3
2	A dokumentum célja	4
3	Jelenlegi helyzet bemutatása	5
	3. 1 A hazai belvízi hajózás szakképzés és munkahelyteremtés jellemzői	5
	3. 2 Jogszabályi háttér	6
	3. 4 Munkahelyteremtéssel és képzéssel foglalkozó projektek	8
	3. 4. 1 PLATINA projekt	8
	3. 4. 2 A NELI projekt.....	8
4	Fejlesztési javaslatok, kutatási témák	9

1 Rövidítések Jegyzéke

Röv.	Rövidítés
NAIADES	az Európai Unió Hajózási és Belvízi Akcióprogramja (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe)
IWT	belvízi hajózás (Inland Waterway Transport)
ITC	információs és képző központok (Information and Training Center)
TISZK	térségi integrált szakképző központ
PLATINA	A NAIADES akcióprogram megvalósítását célzó projekt (Platform for the Implementation of NAIADES)

2 A dokumentum célja

A ProDuna projekt célja, hogy támogassa az érintett kormányzati és szakmai szerveket a hazai belvízi hajózási ágazat fellendítésében, projektszemléletben menedzselje a hazai belvízi hajózással összefüggő feladatokat (menedzsment, promóció, oktatás, fenntartási kérdések és egyéb gyakorlati problémák megoldása), illetve a hazai piaci szereplőket segítse a versenyképessé válásban – összhangban az Európai Unió elvárásaival és szabályozásával.

A projekt, majd később a létrehozandó szervezet számára a következő misszió megfogalmazása javasolt: „A magyar belvízi hajózás szerepének erősítése és versenyképességének növelése” és „A magyar belvízi hajózás integrálása az európai közlekedési hálózatokba”.

A szervezet létrehozásához szükség megvizsgálni különböző szakterületeket, vonatkozásokat, amelyek továbbfejlesztésével a belvízi hajózás szerepe Magyarországon erősíthető. Ezek a területek az Európai Bizottság NAIADES nevű akcióprogramjában kerültek megnevezésre: kedvező feltételek megteremtése a szolgáltatások területén, flottakorszerűsítés és innováció, foglalkoztatás és szakképzés, arculatépítés és megítélés javítása, megfelelő infrastruktúra megteremtése. Ezzel összhangban a ProDuna projekt öt munkacsomagot hozott létre, amelyek a Piacok, Flotta, Munkahelyteremtés és szakképzés, Arculat, valamint az Infrastruktúra.

A hazai belvízi hajózás - reményeink szerint – jelentős fejlődésre számíthat, hiszen a többi szállítási módhoz viszonyítva sokkal biztonságosabb, emellett környezetbarát, hiszen nagyon alacsony a fajlagos energiafelhasználása és a környezeti emissziója és ami gazdasági szempontból talán a legfontosabb, hogy költségtakarékos. Mindezen előnyök kihasználása a belvízi hajózást erősítheti, azonban ez nem történhet meg minőségi szakember utánpótlás nélkül.

A Status quo jelentés a munkahelyteremtés és szakképzés területén című dokumentum célja a hazai hajózási szakképzés felmérése, elemzése. A jelentés sorra veszi a magyar belvízi oktatási intézményeket és munkahely toborzó irodákat. A jelenlegi helyzet felmérése után fel kell mérni a továbbképzési lehetőséget és toborzási stratégiát kell kidolgozni. Szükséges továbbá áttekinteni az állami és magánszektorban eddig megvalósult, munkahelyteremtéssel és szakképzéssel kapcsolatos lépéseket, projektet és egyéb kezdeményezéseket. Ennek megfelelően a jelentés bemutatja azon projekteket, amelyek a belvízi hajózási szakképzéssel eddig foglalkoztak, ismerteti az általuk elért eredményeket és outputokat, valamint sorra veszi azokat az akár állami akár magán szektorban működő szervezeteket és vállalatokat, amelyek a belvízi hajózásban elhelyezkedők számának növekedéséért tettek.



3 Jelenlegi helyzet bemutatása

3.1 A hazai belvízi hajózás szakképzés és munkahelyteremtés jellemzői

A hajós oktatásnak komoly hagyományai vannak Magyarországon, minőségi tananyag áll rendelkezésre mind középiskolai, mind főiskolai szinten, bár ma már csak szakközépiskolai hajós oktatásról beszélhetünk, nautikai felsőfokú képzés nincs. Jóllehet a hajózási oktatás színvonala így is nagyon elismert külföldi viszonylatban és az Európai Unió belvízi hajózási szakképzésre vonatkozó kívánalmait felül is múlja, nagy hátránya a hazai képzésnek a felsőfokú oktatás hiánya.

Az gyakorlati oktatás jelensége a szakma sajátosságánál fogva rendkívül fontos. Ezt biztosítják az iskolahajók, amelyek néhány képző intézménynek rendelkezésre állnak, azonban gondot jelent, hogy ezek fenntartása rendkívül költséges, mert a szakképzési normatíva ezt nem fedezi és a hajós szakma népszerűtlensége miatti kihasználatlanság csak ront a helyzeten.

A hajós szakképzés strukturális felépítése jelenleg nagyon bonyolult, amihez hozzájárul a szakképzéseket uniformizálni kívánó közoktatási törekvés, ami a hajózási oktatás gyakorlatias volta miatt féltő, hogy minőségromlást fog eredményezni.

3. 2 Jogsabályi háttér

A jogsabályi háttérrel tekintve az alábbi rendeletek az irányadók:

15/2001 (IV.27.) KöViM rendelet tartalmazza a képesítési előírásokat, egyes képesítések megszerzésének feltételeit, a vizsgára bocsátás feltételeit, a vizsgáztatás rendjét, a külföldi okmányok elismerésének rendjét. Ez a rendelet tartalmazza azt is, hogy hajó önálló vezetésére jogosító képzés csak jóváhagyott képzés keretében történhet 2009. jan. 1-et követően. Ez alól kivételt képeznek azok, akik a hajózási hatóság által elismert

iskolarendszerű képzés keretében - hajós szakmunkás, hajózási technikus, hajózási üzemmérnök vagy hajózási mérnök képesítést szereztek.

13/2001 (IV. 10.) KöViM rendelet a belvízi utakon közlekedő úszólétesítmények hajózásra alkalmassága és megfelelősége feltételeiről, az üzemképesség vizsgálatáról és tanúsításáról szól. Ez szabályozza a személyzet tagjai, a hajó teljes személyzetére vonatkozó képzés (tanuló matróz, matróz, matróz- gépkezelő, fedélzetmester szolgálat) betöltésének feltételeit. Szól még a képzés igazolásáról, a szolgálati könyvről, egyes üzemmódokról, üzemmódok változtatásokról, egyes hajótípusok (önjáró, tolt kötelék, személyhajó) minimális személyzetére vonatkozó előírásokról és a személyhajók képesített biztonsági személyzetére vonatkozó előírásokról.

Kapcsolódó jogsabályok még:

9/2009 (III. 6.) KHEM rendelet a 2009. 05.01. előtt kiállított hajóskapitányi, hajóvezető „A” és „B” képesítések érvényesíthetőségéről rendelkezik, valamint három új képzést vezet be 2012. jan. 1-től a nemzetközi forgalmú hajókra és 2014. jan. 1-től a hazai forgalmú hajókra. Ezek a személyhajózási szakértő, elsősegélynyújtó és légzőkészülék kezelő képesítések.

A 2000. évi XLII. törvény a vízi közlekedésről mondja ki, hogy a hajós képzések hajózási engedély köteles tevékenységek, amennyiben a gyakorlati oktatás hajón történik, vagy az elméleti képzést is magában foglaló iskolahajó rendszerű képzés valósul meg.

3. 3 Pályakezdés, karrierépítés lehetőségei

Általános feltétel, hogy önálló úszó létesítmény valamint gépüzemének önálló vezetésére jogosító képesítés megszerzésének előfeltétele alapfokú végzettség és betöltött 18. életév szükséges.

„A” és „B” kategóriás hajóvezetői képesítés feltétele a betöltött 21. életév, jóváhagyott képzés és 4 év fedélzeti gyakorlat, amiből legalább 2 évet matróz vagy annál magasabb beosztásban szükséges

eltölteni. Ez maximum 2 évre csökkenthető, ha a teljes gyakorlatot jóváhagyott képzés keretében töltötték le.

Ma Magyarországon a hajós életpályamodell a következő három módon alakulhat.

Az első, hogy alapfokú iskola elvégzése után tanuló matrózként majd matrózként megszerezze valaki az előírt gyakorlati időt, majd jóváhagyott képzés elvégzése, és vizsga a 21 éves életkor betöltésekor. Ez esetben fiatalon elérhető a szakmai és anyagi egzisztencia, viszont az általános műveltségi és képzettségi szint nagyon alacsony marad.

Egy másik lehetőség a hajós pályakezdéshez a középfokú iskola elvégzése, aminek köszönhetően a gyakorlat egy része iskola közben megszerezhető, másik része pedig azt követően. Ezután került sor jóváhagyott képzés elvégzésére, ahol a középiskolában tanult tárgyakból már felmentés kapható. Ez esetben a vizsga a 21. életév utánra tolódik. Ennek a módszernek az előnye, hogy a tanuló érettségit szerez és magasabb szintű általános ismereteket, viszont csak hajózási technikus képesítést ad, ami csak matróz, fedélzetmester és matróz gépkezelő beosztásokra jogosít. A középiskolai képzés elvégzésére Magyarországon a Magyar Hajózási Szakközépiskolában van lehetőség, ahonnan a tanulók az érettségi megszerzése után a Bánki Donát Közlekedésgépészeti Szakközépiskolába (Északpesti TISZK) mehetnek szakképesítést szerezni OKJ szerinti hajózási technikus vagy közlekedés üzemeltető területen.

A harmadik lehetőség a felsőfokú tanulmányok elvégzése után a hajós szakképesítés megszerzése, mivel Magyarországon a fedélzeti szolgálat ellátáshoz szükséges ismereteket adó felsőfokú képzés nincs. A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki Karán a Repülőgépek és Hajók Tanszéken hajómérnöki szakirányon lehet hajótervezést, hajóépítést tanulni. Logisztikai képzés itt és más egyetemeken is van, de ezekben a belvízi hajózás meglehetősen alulreprezentált, ami egyrészt a tanulók információhiányból származó érdektelenségéből, másrészt a hajós szakemberek tantervek, tananyagok hiányából fakad.



3. 4 Munkahelyteremtéssel és képzéssel foglalkozó projektek

3. 4. 1 PLATINA projekt

A PLATINA projekt fő célja, hogy támogassa az Európai Bizottságot, a tagállamokat és harmadik országokat a NAIADES akcióprogram végrehajtásában azáltal, hogy egy olyan, minden érintett, releváns szereplőt magában foglaló széleskörű tudásbázist, hálózatot alakít ki, amely egyrészt technikai, szervezeti és pénzügyi támogatást nyújt a program megvalósításához a kulcsfontosságú szakmai érintettek, szervezetek és tagállami közigazgatási szervek aktív részvételét biztosítva, másrészt erős kapcsolati hálót épít ki más, már létező szakértői csoportokkal, projektekkel és kezdeményezésekkel. A NAIADES fő vonalait követve, a PLATINA is öt területre összpontosít, így a ProDuna projekthez hasonlóan rendelkezik egy arculatépítést célzó munkacsomaggal, melynek célja az IWT népszerűsítésére irányuló lépések európai szinten való koordinálása, a létező népszerűsítő és fejlesztő hálózat kiterjesztésével és elmélyítésével, valamint közös kommunikációs stratégia kialakításával.

A Platina tehát az a projekt, amely alapjait, struktúráját és céljait tekintve a legmeginkább hasonló a ProDuna projekthez, hiszen míg az előbbi európai szinten, úgy az utóbbi hazai szinten kíván hasonló célokat megvalósítani.

3. 4. 2 A NELI projekt

A NELI projekt célja a dél-kelet-európai régióban belvízi hajózás területén működő oktatási és képzési szervezetek határon átnyúló együttműködésének megvalósítása a dunai régión belüli tapasztalatcsere és innovációs tevékenységek elősegítése érdekében. A projekt fő tevékenységei közé tartozik az e-learning szolgáltatások megtervezése és megvalósítása mellett új információs és képzési központok (ITC) létrehozása.

A információ és képzési központok három helyen állnak fel állandó jelleggel, valamint Magyarországon mobil promóciós kampány előkészítése zajlik. Ausztriában, az ennsi kikötőben Skip fantáziánéven nyílik meg a központ, amihez külön erre a célra a Franz Liszt bemutatóhajó áll rendelkezésre folyamatos nyitva tartással. Romániában, Galati-n az InfoDanube nevű pontonra települt információs központ igény szerint látogatható, míg Horvátországban, Sisak-on felállításra kerülő oktatási központban tanfolyamokat szerveznek. A magyar promóciós kampány 2011 októberében indul, melynek keretében többek egy hajós szimulátor segítségével felhívják a figyelmet a hajózási szektor innovatív képzési terveire és irányvonalaira.



4 Fejlesztési javaslatok, kutatási témák

A belvízi hajózás minőségi szakember utánpótlásának elengedhetetlen feltétele vonzó hajós életpálya-modell kidolgozása, a szakma megbecsültté tétele. Ehhez szükséges a tradíciók felélesztése, a hajózás köztudatba hozása például a kedvtelési célú hajózási kultúra kialakításával.

A képzés terén elengedhetetlen egységes és átlátható szabályozás kialakítása, mely lehetőséget nyújt a gyakorlati képzés erősítése az oktatási és a hajózási vállalatok együttműködésével. Szükség van a középiskolai képzés megerősítésére és felsőfokú képzés biztosítására is.

A színvonalas képzés és a hajósok munkaerő piaci értékének javítása érdekében szükséges a tananyagok modernizálása, az IT és a nyelvi képzés erősítése, a kor igényeihez igazodva távoktatási és felnőttképzési tananyagok (pl. e-Learning anyagok) kidolgozása

Szükséges pályázati források megnyitása az iskolahajók fenntartásához, valamint a hajózási vállalatok érdekeltté tétele a gyakorlati szakképzésben való részvételre.

Felsőoktatásban a belvízi hajózás népszerűsítésére lehetőséget jelent a szabadon választható tárgyak kiírása, azonban ezekhez pontos tanterv és tananyag összeállítása szükséges. Ennek érdekében a ProDuna projekt célja a Budapesti Műszaki Egyetemmel és a Budapesti Corvinus Egyetemmel történő kapcsolatfelvétel, szakdolgozati témákban segítségnyújtás az egyetemisták részére, valamint gyakorlati előadás biztosítása részükre.

A Bánki Donát Szakközépiskola hajós tantermében egy AIS vevő segítségével produna bemutató és oktató állomást tervezünk felállítani, ahol oktatási céllal lehetővé válik majd a hajókövető használata. Az egyetemi nyílt napokon a hajós szakma képvisellete szükséges lenne, valamint a diákszervezetekkel történő kapcsolattartás, állásbörzéken való megjelenés.

- *Dokumentum vége* -